Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11061**

18. Wahlperiode 26.01.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Geplante Beschränkung des Rechtsweges bei Autobahnprojekten

Im Nachgang zur Verabschiedung des neuen Bundesverkehrswegeplans der Bundesregierung und der daraus abgeleiteten Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes beabsichtigt die Bundesregierung nun weitere gesetzliche Änderungen. Mithilfe gesetzlicher Anpassungen soll für bestimmte weitere Straßenprojekte der Rechtsweg durch die Einsetzung des Bundesverwaltungsgerichtes als erste und einzige Gerichtsinstanz für Streitigkeiten, die Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Bundesfernstraßenvorhaben betreffen, um eine Instanz beschränkt werden.

Unter den Vorhaben, die die Bundesregierung unter diese Sonderregelung stellen möchte, befinden sich auch besonders umstrittene Vorhaben, wie der Neubau des 17. Bauabschnittes der Stadtautobahn A100 in Berlin, und solche Straßenbaupläne, für die auch die Bundesregierung die Auswirkungen auf Umwelt und Natur im Bundesverkehrswegeplan als „hoch“ einstuft, wie der Neubau der A20 von Weede (Schleswig-Holstein) Richtung Westen oder der A39 von Lüneburg nach Wolfsburg (Niedersachsen).

Aus Sicht der Fragesteller ist unbestritten, dass Handlungsbedarf in der Planung und Umsetzung bei Ersatzmaßnahmen von Verkehrsprojekten besteht. Die beabsichtigte Beschränkung des Rechtsweges bei Straßenprojekten erweckt jedoch den Eindruck, als läge die Verantwortung für Verzögerungen bei Planung und Bau von Verkehrsprojekten allein bei der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger oder der Umweltverbände. Die Ursachen dafür begründen sich jedoch mit mangelnder Flexibilität bzw. Kapazität der Planungsverwaltungen, falscher Prioritätensetzung und mangelhafter Konfliktbewältigung oder Kompromissbereitschaft für den Ausgleich von Ökonomie und Ökologie.

Hauptgründe für die Konflikte bleiben weiterhin die Intensität der Eingriffe in Siedlungsstrukturen und der Belastung für Mensch, Umwelt, Natur und Landschaft sowie eine unzureichende Berücksichtigung intelligenter Alternativen. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans hat die Bundesregierung jedoch die Chance verpasst, die nach EU-Recht vorgesehene Beteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zu nutzen, um verkehrsträgerübergreifende und schonende Alternativen ergebnisoffen zu prüfen (vgl. z. B. Bundestagsdrucksache 18/8568).

Weder die Einschränkung der Rechte der Bürgerinnen und Bürger noch eine mögliche Überlastung des Bundesverwaltungsgerichtes tragen zur schnelleren Umsetzung von Verkehrsprojekten bei. Verfahren lassen sich hingegen beschleunigen, wenn die Planungsqualität erhöht, Bürger intensiver einbezogen und die Transparenz und Effizienz in Planungsverfahren erhöht werden.

Weiterhin bestehen aus Sicht der Fragesteller erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken, dem Bundesverwaltungsgericht bestimmte Verfahren erstinstanzlich zuzuweisen. Nur in äußersten Ausnahmesituationen ist diese Sonderregelung, wie im Zuge von Infrastrukturprojekten nach der Wiedervereinigung oder für dringend benötigte Ersatzneubauten für marode Brückenbauwerke an Hauptverkehrsachsen, zu rechtfertigen. Vor diesem Hintergrund ist zu hinterfragen, inwiefern die Notwendigkeit der Beschränkung des Rechtsweges für die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Straßenprojekte überhaupt gegeben ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Vorteile erhofft sich die Bundesregierung durch die Beschränkung auf eine Instanz für Streitigkeiten, die Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Bundesfernstraßenvorhaben betreffen?
2. Inwiefern rechtfertigen die in der vorherigen Frage abgefragten Vorteile die Einschränkung des Rechtsschutzes der Bürgerinnen und Bürger?
3. Wie ist die Beschränkung auf einen Instanzenzug vereinbar mit Artikel 19 Absatz 4 GG?
4. a) Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse oder Prognosen vor, die bestätigen, dass die Verkürzung auf eine Gerichtsinstanz die Planung und Umsetzung von Fernstraßenprojekten wesentlich verkürzt?

   b) Wenn ja, mit welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer rechnet die Bundesregierung bei Streitigkeiten, die Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren für Bundesfernstraßenvorhaben betreffen, durch die Verkürzung auf eine Gerichtsinstanz?

   c) Wenn nein, warum beabsichtigt die Bundesregierung dennoch weiterhin, den Rechtsschutz der Bürgerinnen und Bürger einzuschränken?
5. a) Wie hoch ist die Anzahl der Bundesfernstraßenprojekte mit bestandskräftigem Baurecht, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, deren Bau noch nicht begonnen wurde?

   b) Um welche Vorhaben handelt es sich und seit wann liegt das bestandskräftige Baurecht jeweils vor (bitte Datum angeben)?

   c) Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für diese Bundesfernstraßenprojekte (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

   d) Wie viele Planfeststellungsbeschlüsse für Bundesfernstraßenprojekte werden zurzeit beklagt (bitte nach Bundesländern, Projekten und Projektkosten aufschlüsseln)?
6. a) Wie viele geplante Fernstraßenprojekte des Bundes wurden seit 2007 insgesamt beklagt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

   b) Wie hoch war im gleichen Zeitraum die Anzahl der nicht beklagten Vorhaben im jeweiligen Bundesland?

   c) Wie schlüsseln sich die Klagegruppen nach privat Betroffenen, Naturschutzverbänden, Gebietskörperschaften und Behörden auf?

   d) Wie viele der beklagten Fernstraßenprojekte des Bundes wurden seit 2007 in mehr als einer Instanz behandelt und wie hoch ist ihr Anteil an den insgesamt beklagten Projekten im selben Zeitraum?

   e) Für wie viele Fernstraßenprojekte des Bundes wurde seit 2007 das Baurecht auf dem Gerichtsweg aufgehoben (bitte nach Bundesländern und Projekten aufschlüsseln)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Welche durchschnittliche Bauverzögerung ergab sich durch Klagen zu Bundesfernstraßenprojekten?
8. Wie lange betrug der durchschnittliche Gesamtrealisierungszeitraum der bisher umgesetzten Bundesfernstraßenprojekte im Zeitraum von 2003 bis 2016 (bitte Neu- und Ausbauvorhaben getrennt angeben und nach Bundesländern aufschlüsseln)?
9. Welchen Anteil hatten die durchschnittlichen klagebedingten Bauverzögerungen am Gesamtrealisierungszeitraum, d. h. vom Beginn der Planung bis zur Verkehrsfreigabe (bitte durchschnittlichen Gesamtrealisierungszeitraum sowie Dauer der Verzögerung angeben)?
10. Für wie viele der aktuell im Gesetz enthaltenen Projekte gab es keine bzw. nur geringe Planungsaktivitäten (im Falle geringerer Planungsaktivitäten bitte Aktivitäten genauer bezeichnen)?
11. Wie viele der aktuell im Gesetz enthaltenen Projekte wurden im neuen Bundesverkehrswegeplan nicht dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet (bitte Projekte benennen und aktuelle Dringlichkeitseinstufung aufzeigen)?
12. Inwiefern sieht die Bundesregierung einen Widerspruch zwischen der im Gesetz angenommenen Dringlichkeit der Vorhaben und der Tatsache, dass für einige der enthaltenen Projekte keine bzw. wenig Planungsaktivitäten stattgefunden haben bzw. im neuen Bundesverkehrswegeplan kein Vordringlicher Bedarf mehr festgestellt wurde?
13. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Antworten zu den Fragen 6 und 7 jeweils?
14. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die aktuelle Auslastung des Bundesverwaltungsgerichtes?

    b) Kann die Bundesregierung versichern, dass Zuständigkeitsverlagerung auf das Bundesverwaltungsgericht in den dafür zuständigen Senaten zu keinerlei Rechtssprechungsstau führen wurde, damit der durch die Bundesregierung gewünschte Gesetzgebungseffekt nicht in Gegenteil verkehrt werden würde?

    Wenn ja, wie?

    Wenn nein, was bedeutet dies für die beabsichtige Novellierung des Fernstraßengesetzes?
15. a) Wie viele Anträge auf vorläufigen Rechtschutz nach § 80 Absatz 5 VwGO wurden in Verbindung mit dem FStrG in den vergangenen 15 Jahren gestellt?

    b) Auf welchen Instanzen wurden diese Anträge gestellt?

    In wie vielen Fällen war ein solcher Antrag erfolgreich (bitte möglichst nach Jahren, Straßenbauprojekten und Instanz aufschlüsseln)?

    c) Wie lange haben Anträge auf einstweiligen Rechtschutz den Bauprozess durchschnittlich verzögert (bitte möglichst nach Instanz aufschlüsseln)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

16. Hat die Bundesregierung die mit hohen ökologischen und ökonomischen Kosten verbundenen Neubauvorhaben im Zuge der A20 in der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ versehen?

    Wenn ja, wieso wurde dies nicht im BVWP 2030 dargestellt?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn nein, wieso beabsichtigt die Bundesregierung dann, die Aufnahme des Neubauvorhabens A20 von Bremerhaven bis Weede in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (Anlage zu § 17e Bundesfernstraßengesetz) mit der Begründung einer „besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe“?

17. Berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrer Absicht der Neuaufnahme des geplanten Neubaus A20 von Bremerhaven bis Weede die Tatsache, dass die Natur- und umweltfachliche Beurteilung der Bundesregierung zu dem Ergebnis kam, die Auswirkungen des Neubauvorhabens auf Umwelt und Natur in die höchste Betroffenheitsstufe einzuordnen („hoch“)?

    Wenn ja, inwiefern?

    Wenn nein, wieso nicht?

18. Hat die Bundesregierung die mit hohen ökologischen und ökonomischen Kosten verbundenen Neubauvorhaben im Zuge der A39 in der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ versehen?

    Wenn ja, wieso wurde dies nicht im BVWP 2030 dargestellt?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn nein, wieso beabsichtigt die Bundesregierung dann, die erneute Aufnahme des Neubauvorhabens A39 von Lüneburg bis Wolfsburg in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (Anlage zu §17e Bundesfernstraßengesetz) mit der Begründung einer „besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe“?

19. Berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrer Absicht der erneuten Aufnahme des geplanten Neubaus der A39 von Lüneburg bis Wolfsburg die Tatsache, dass die Natur- und umweltfachliche Beurteilung der Bundesregierung zu dem Ergebnis kam, die Auswirkungen des Neubauvorhabens auf Umwelt und Natur in die höchste Betroffenheitsstufe einzuordnen („hoch“)?

    Wenn ja, inwiefern?

    Wenn nein, wieso nicht?

20. Hat die Bundesregierung die mit hohen ökologischen und ökonomischen Kostenverbundenen Neubauvorhaben im Zuge der A1 in der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ versehen?

    Wenn ja, wieso wurde dies so nicht im BVWP 2030 dargestellt?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn nein, wieso beabsichtigt die Bundesregierung dann, die erneute Aufnahme des Neubauvorhabens A1 Blankenheim – Kelberg in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (Anlage zu §17e Bundesfernstraßengesetz) mit der Begründung einer „besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe“?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

21. Berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrer Absicht der erneuten Aufnahme des geplanten Neubaus A1 von Blankenheim – Kelberg die Tatsache, dass die Natur- und umweltfachliche Beurteilung der Bundesregierung zu dem Ergebnis kam, die Auswirkungen des Neubauvorhabens auf Umwelt und Natur in die höchste Betroffenheitsstufe einzuordnen („hoch“)?

    Wenn ja, inwiefern?

    Wenn nein, wieso nicht?

22. Inwiefern beabsichtigt die Bundesregierung die Neuaufnahme des Neubaus der A100 Dreieck Neukölln (A113) bis Storkower Straße in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (§ 17e Bundesfernstraßengesetz), obwohl die Bundesregierung in Bezug auf den 17. Bauabschnitt (Treptower Park – Storkower Straße) von „noch konkret zu entwickelnden Planung“ (Bundestagsdrucksache 18/5771) spricht, sich das Vorhaben also in einem frühen Planungsstadium befindet und damit nicht die Kriterien für die Aufnahme in die Liste zur Beschleunigung von Planungsverfahren erfüllt?

23. Wie begründet die Bundesregierung die Notwendigkeit der Aufnahme des 17. Bauabschnittes der A100 trotz des sehr frühen Planungsstadiums und angesichts der Vereinbarungen des Koalitionsvertrags der Berliner Landesverbände von SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, in dem vereinbart wurde „in dieser Legislaturperiode keinerlei Planungsvorbereitungen bzw. Planungen für den 17. Bauabschnitts durch(zu)führen“ („Koalitionsvereinbarung: Berlin gemeinsam gestalten. Solidarisch. Nachhaltig. Weltoffen“, Seite 61), also demnach in den nächsten Jahren keine Planungsaktivitäten stattfinden werden sollen?

24. Inwiefern sieht die Bundesregierung eine Notwendigkeit der Aufnahme des Ausbaus der A 8 AD Inntal – Bundesgrenze D/A in die Liste der Straßenprojekte Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes (§ 17e Bundesfernstraßengesetz), obwohl der Abschnitt AS Traunstein/Siegdorf – Bgr. D/A im Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz nur dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet ist, mit einer Umsetzung vor 2030 also nicht zu rechnen ist?

25. Beabsichtigt die Bundesregierung, den neuen Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes noch in dieser Legislaturperiode vorzulegen?

    Wenn ja, wann (bitte Datum nennen)?

    Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 24. Januar 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333